



Présentation au Comité permanent des finances de la Chambre des communes



Août 2011

Alliance canadienne du camionnage :

- Fédération regroupant toutes les associations provinciales de camionnage du pays.
- Représente plus de 4 500 transporteurs.
- La plupart sont de petites entreprises familiales.

Industrie du camionnage :

- Transporte 90 % des produits de consommation et des produits alimentaires.
- Représente les deux tiers du commerce entre le Canada et les États-Unis.
- Le camionnage se distingue des autres modes de transport par les services offerts.
- Aucun autre mode de transport ne peut offrir un service rapide, porte-à-porte à chaque entreprise, collectivité et personne au pays.
- Emploie environ 388 000 travailleurs.
- Le camionnage a contribué, en 2010, par près de 17 milliards de dollars au produit intérieur brut du Canada, soit plus que les modes de transport aérien, maritime et ferroviaire réunis.

Le camionnage : un indicateur économique de premier plan

- Le camionnage est un l'un des principaux indicateurs de l'activité économique.
- L'industrie canadienne du camionnage est en train de se relever d'une récession au cours de laquelle le volume a chuté d'environ 30 %.
- L'économie canadienne a connu une reprise impressionnante, mais les perspectives demeurent incertaines en raison de la situation économique préoccupante aux États-Unis, de la force du dollar canadien et de la hausse du prix de l'essence.
- Le transport vers les États-Unis, le principal marché et la principale source de croissance de l'industrie depuis plus de 20 ans, demeure très fragile.
- Sur le plan du camionnage transfrontalier, le niveau d'activité demeure bien inférieur à celui qui prévalait avant la récession.
- Cette situation pose des problèmes en ce qui a trait à l'utilisation de l'équipement et de la rentabilité.
- Les taux de fret ne suivent pas la reprise économique.
- L'incertitude économique, combinée à l'accès restreint aux capitaux, a nui à l'achat de nouvel équipement. Par conséquent, les camions prennent de l'âge et les transporteurs ont du mal à remplacer leurs véhicules plus anciens et à investir dans des camions émettant moins de gaz à effet de serre (GES) et dans des pièces de rechange permettant de réduire les émissions de GES des véhicules existants.

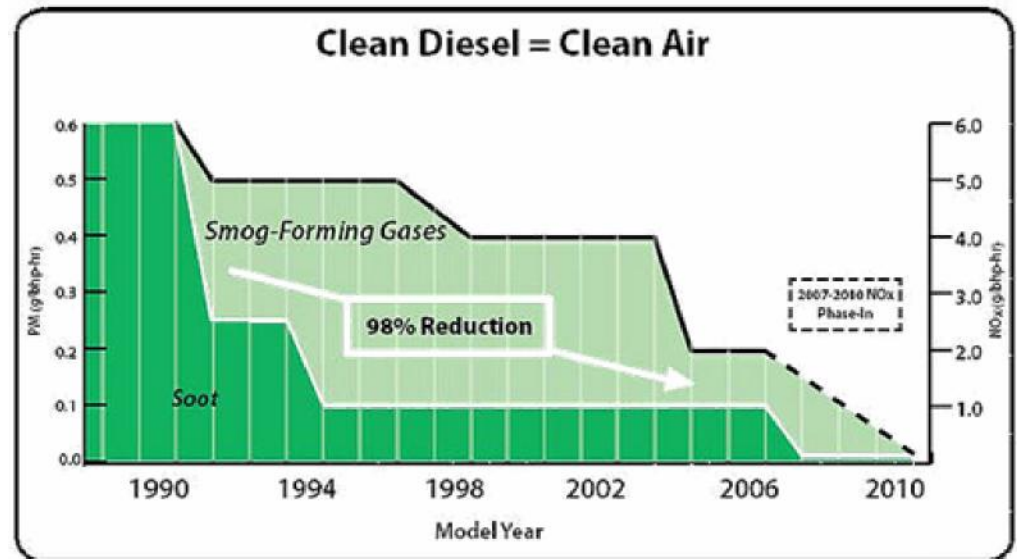


Conséquences de la réglementation sur les émissions

- Peu d'industries, à tout le moins dans le secteur des transports, sont soumises à une réglementation aussi sévère en matière d'émissions.
- Les efforts sont concentrés sur l'élimination des émissions contribuant au smog (matières particulaires [PM], oxydes d'azote).
- Depuis 2010, tous les nouveaux moteurs sont anti-smog.
- Cependant, ces bienfaits ont un prix : coûts d'achat et d'entretien plus élevés ET pénalités liées au rendement du carburant.
- La nouvelle réglementation sur le biodiesel ne fera qu'aggraver la situation : augmentation du prix de l'essence, baisse du rendement du carburant et hausse des frais d'entretien.
- Environnement Canada se tourne maintenant vers les émissions de GES provenant de camions lourds, un phénomène presque totalement attribuable à la consommation de carburant.
- Dans un rapport de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, publié en 2007, on indique que l'amélioration du rendement du carburant des camions constitue, « pour le Canada, le moyen de réduire les émissions de GES le plus intéressant, tout juste après la capture et la séquestration du carbone ».
- Puisque sa réglementation sur la qualité de l'air entraîne une augmentation de la consommation de carburant, le gouvernement fédéral prépare une réglementation sur l'économie de carburant.
- Cependant, les règlements à venir ne viseront que les tracteurs et aux moteurs, pour lesquels l'économie de carburant possible est limitée.

Réglementation sur les émissions : camionnage

Année	Règlement	Coût	Rendement du carburant
2007	Élimination des PM	+8 000 \$/unité	-2 % à -4 %
2007	Carburant diesel à très faible teneur en soufre	+0,02 \$/l à 0,04 \$/l	-2 % à -3 %
2010	Élimination des oxydes d'azote	+10 000 \$/unité	-2 % à -3 %
2011	Mandat sur le biodiesel	+0,01 \$ à 0,08 \$/l	-2 % à -3 %
2012	Norme sur les économies de carburant	À déterminer	À déterminer



Source: U.S. Environmental Protection Agency On-Highway Heavy Duty Diesel Emissions Reductions

Pourquoi le moment est-il bien choisi

Les coûts en carburant sont en hausse

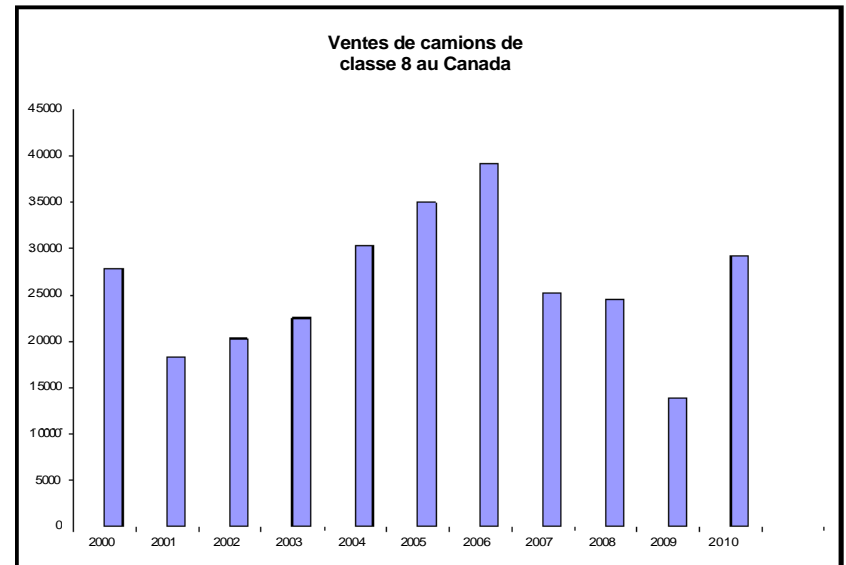
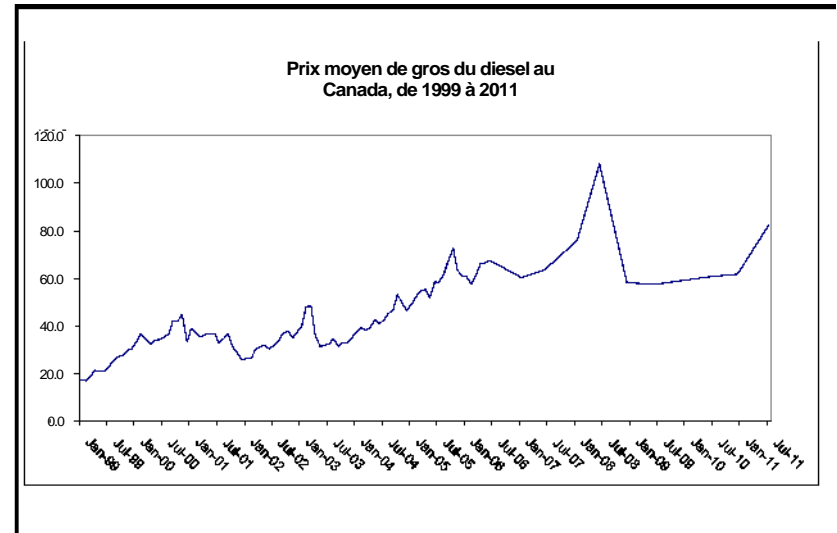
- Le carburant constitue le deuxième plus important élément de coût.
- En moyenne, les prix de gros du diesel ont augmenté de 35 % annuellement.
- Ils s'approchent les niveaux de 2008, année où le premier ministre avait promis de réduire la taxe d'accise sur le diesel de 50 %.

Les parcs de camions doivent être renouvelés

- Pendant la récession, les ventes de camion ont chuté de façon importante.
- Les transporteurs ont retardé le renouvellement de leur parc, utilisant ainsi des camions de plus en plus âgés et se retrouvant avec une surabondance d'équipement usagé.
- L'incertitude économique, le retard dans l'ajustement des tarifs et l'accès restreint aux capitaux continuent de nuire aux investissements.
- Les ventes de nouveaux camions remontent peu à peu, mais seulement pour le remplacement de camions existants.

Les intérêts du gouvernement et de l'industrie se rejoignent

- Il ne peut y avoir de meilleur moment pour inciter les transporteurs à faire des choix correspondant aux objectifs environnementaux du gouvernement.
- Le Canada entend atteindre les objectifs établis en matière d'émissions de GES.
- L'industrie doit récupérer les pertes en économie de carburant attribuables à la réglementation sur les émissions et sur le biodiesel.
- La norme proposée en matière d'économie de carburant pour les camions lourds est un bon point de départ, mais son incidence sera limitée; elle ne s'appliquera qu'aux nouveaux tracteurs et moteurs, et les acheteurs ne seront pas tenus de se procurer des camions qui satisfont aux normes sur les émissions de GES. Ils auront encore le choix.



Ce qui peut être réalisé

- L'initiative *écoCamion* de l'Alliance canadienne du camionnage combine les nouveaux moteurs anti-smog, désormais obligatoires à des technologies et à des dispositifs éprouvés pour les tracteurs et les remorques, permettant d'améliorer le rendement du carburant et, par conséquent, de réduire les émissions de GES.
- Cette initiative s'inscrit dans la lignée du programme *Smartway* de l'Agence des États-Unis pour la protection de l'environnement.
- Si le parc canadien (300 000 camions de classe 8) adoptait l'ensemble des mesures proposées, la consommation d'essence serait réduite de 4,1 milliards de litres et les émissions de GES seraient réduites de 11,5 millions de tonnes, et ce, annuellement.
- Il s'agit de l'équivalent de 2,6 millions de voitures ou de 90 000 camions en moins sur les routes.
- Voici une autre façon de présenter la situation : deux camions voyagent de Vancouver à Toronto (4 400 km). L'un est équipé des dispositifs *écoCamion*, lui permettant de réaliser des économies de carburant de 17 %; il se rend à bon port. L'autre, sans ces dispositifs, manque d'essence autour de Wawa, en Ontario, soit à 750 km de Toronto.
- Des économies seraient réalisées au fil du temps, moyennant des frais initiaux.
- Il existe des primes environnementales pour les nouveaux tracteurs, mais le financement se fait rare, surtout pour la modernisation des camions.

Réductions des émissions de GES grâce à la technologie *écoCamion*

Technologies et dispositifs <i>écoCamion</i>	Économies annuelles en carburant	Réductions annuelles en GES par camion	Coût (\$/unité)
Anti-marche au ralenti (groupe auxiliaire de bord)	90 % (carburant dépensé lors de la marche au ralenti)	13,5 tonnes	7 500 \$
Aérodynamisme du tracteur	2 %	2,5 tonnes	1 050 \$
Pneus à faible résistance au roulement	5 %	8,5 tonnes	500 \$
Carénage entre le tracteur et la remorque	2 %	2,5 tonnes	900 \$
Jupes latérales pour la remorque	4 %	5 tonnes	1 700 \$
Aérodynamisme de l'arrière de la remorque	6 %	7,5 tonnes	3 150 \$



Comment y parvenir

1. Achat de nouveaux tracteurs répondant aux normes d'émission de GES

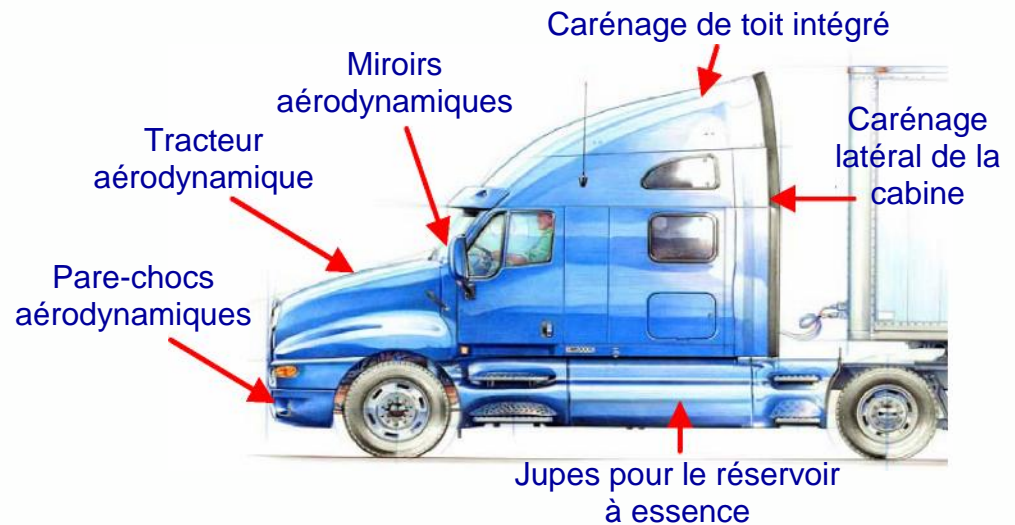
- Les taux canadiens de déduction pour amortissement (DPA) pour l'achat de nouveaux tracteurs devraient être accélérés afin de permettre le renouvellement rapide du parc et d'encourager l'achat de camions lourds qui satisferont à la nouvelle norme sur les émissions de GES.
- Les transporteurs des États-Unis devront se conformer à la même norme, mais pourront radier de leurs tracteurs en 4 ans, contre 8 ans au Canada.
- Le budget de 2008 a accordé un taux de DPA accéléré pour les sociétés ferroviaires afin de les aider en ce qui touche les *propositions* de règlements sur les émissions des locomotives.
- Les fabricants bénéficient d'un amortissement d'un an pour les technologies environnementales.
- Pourquoi l'industrie du camionnage, qui doit déjà se plier à des règles strictes pour ce qui est des moteurs et du carburant, n'est-elle pas traitée de la même façon?
- Il faut intégrer des systèmes de propulsion alternatifs (p. ex. hybrides électriques, gaz naturel liquéfié), lesquels sont prêts à être utilisés.
- Le Québec accorde des taux de DPA accélérés, lesquels s'établissent maintenant à 60 % pour les tracteurs et à 85 % pour les camions fonctionnant au gaz naturel liquéfié.

2. Mise à niveau du parc existant (tracteurs ET remorques)

- Programme de mise à niveau, d'une durée limitée, pour doter les remorques et les tracteurs existants de technologies et de dispositifs permettant de réaliser des économies de carburant.
- Compléter la réglementation touchant les émissions de GES des véhicules lourds (ne concernera que les nouveaux tracteurs).
- Se fier à la désignation Smartway de l'Agence des États-Unis pour la protection de l'environnement afin de déterminer l'admissibilité.
- Le programme comprendrait des rabais ou des subventions.

Comparaison : taux de DPA du Canada et des États-Unis pour les tracteurs

Année	Canada		États-Unis	
	Annuel (%)	Cumulatif (%)	Annuel (%)	Cumulatif (%)
1	20,0	20,0	33,3	33,3
2	32,0	52,0	44,5	77,8
3	19,2	71,2	14,8	92,6
4	11,5	82,7	7,4	100,0
	Solde	17,3	Solde	0,0



Quelques idées pour la route

Il faut tenir compte des contraintes financières


- Ce n'est pas un bon moment pour recommander l'adoption de nouvelles mesures coûteuses.
- Les recommandations auront des retombées limitées pour les finances fédérales, mais des conséquences beaucoup plus importantes sur la réduction des GES et le soutien accordé aux fabricants canadiens offrant les technologies en cause.

La portée de l'accélération des taux de DPA est limitée


- L'accélération des taux de DPA ne touchera que les nouveaux tracteurs conformes aux règles en matière d'émission de GES, et non tous les nouveaux tracteurs; elle ne s'appliquera pas non plus au parc existant.

Payer pour un programme de mise à niveau

- Les expériences précédentes laissent croire que la société bénéficiera de retombées importantes pour un investissement modeste.
- L'ancien programme de Ressources naturelles Canada pour les groupes auxiliaires de bord offrait un rabais de 20 % et a engendré 31 millions de dollars en investissements privés pour 6 millions de dollars en dépenses gouvernementales.
- De plus, le premier ministre s'était engagé, en 2008, à réduire de moitié la taxe d'accise de 0,04 \$ par litre sur le diesel.
- L'Association serait plutôt réceptive à l'idée d'utiliser les recettes pour financer le programme de mise à niveau.
- La taxe d'accise sur le diesel génère des recettes annuelles d'environ 1 milliard de dollars; cette somme provient en grande partie des camionneurs. Une réduction de 50 % représenterait 500 millions de dollars. Si la moitié était consacrée à un programme de rabais, 250 millions de dollars seraient alors disponibles.



**Delivering A
Greener
Environment**

 www.cantruck.ca